

97/16

Kontrolní závěr z kontroly „Prostředky státního rozpočtu poskytnuté státní organizaci České dráhy“

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu na rok 1997 pod číslem 97/16 a byla provedena v období duben až říjen 1997. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Petr Skála.

Cílem kontroly bylo prověřit čerpání dotací ze státního rozpočtu.

Kontrola byla zaměřena na dodržování právních norem, a to zejména při zadávání veřejných zakázek v souvislosti s nákupem a modernizací železničních kolejových vozidel a čerpání prostředků ze státního rozpočtu, a na hospodárnost a účelnost vynaložených nákladů na osobní dopravu. V této souvislosti byl kontrole podroben i ekonomický systém řízení ČD a věrohodnost určení hospodářského výsledku osobní dopravy.

Kontrolu provedly skupiny kontrolujících NKÚ z odboru průmyslu, dopravy a energetiky a oblastních odborů Brno, České Budějovice, Olomouc, Pardubice a Plzeň.

Kontrolovanými osobami byly Ministerstvo dopravy a spojů a státní organizace České dráhy (dále jen „ČD“).

Námítky proti kontrolnímu protokolu podané ČD byly vypořádány vedoucími skupiny kontrolujících rozhodnutím o námítkách. Odvolání proti rozhodnutí o námítkách podané ČD bylo vypořádáno usnesením senátu NKÚ.

S e n á t N K Ú (ve složení: Ing. Petr Skála - předseda, Ing. Karel Bidlo, JUDr. Jan Holeček a MVDr. Rudolf Němeček - členové) na svém zasedání konaném dne 16. 12. 1997

s c h v á l i l usnesením č. 97/16/341
k o n t r o l n í z á v ě r v tomto znění:

I.

Úvod do kontrolované problematiky

V letech 1995 až 1997 byly ČD přiděleny finanční prostředky ze státního rozpočtu v částce 27 379 mil. Kč. Čerpání dotací v jednotlivých letech je následující:

Tabulka č. 1

(v mil. Kč)

Ř.	Ukazatel	1995 čerpání	1996 čerpání	1997 uprav. rozpočet	čerpání k 30. 6. 1997
I.	Neinvestiční dotace	5 288	5 219	5 571	2 767
I.a	Pro osobní dopravu	5 140	5 150	5 463	2 731
I.b	Pro podporu kombinované dopravy	37	69	81	36
I.c	Na posílení mezd a odvod pojištění	108	-	-	-
I.d	Na odstranění škod z povodní	3	-	-	-
I.e	Projekt „Zdraví - podnik“	0	-	-	-
I.f	Na provozní úroky	-	-	27	-
II.	Investiční dotace	3 221	3 514	4 565	2 343
II.a	I. železniční koridor	746	1 290	1 500	535
II.b	II. železniční koridor	-	92	250	542
II.c	Program rekonstrukce vybraných tratí	1 575	939	1 360	80
II.d	Program bezpečnost žel. dopravy a cestujících	-	136	340	71
II.e	Obnova a modernizace. žel. kolejových vozidel	900	1 000	1 000	1 000
II.f	Rozvoj kombinované dopravy	-	58	115	115
III.	Celkem dotace	8 509	8 733	10 136	5 110

Poznámka: Nesoulad v součtech je dán zaokrouhlováním

Kontrolami NKÚ provedenými v letech 1995 a 1996 byly prověřeny investiční dotace určené na program rekonstrukce vybraných tratí (II.c) a program modernizace I. železničního koridoru (II.a). Proto byly této kontrole podrobeny neinvestiční dotace pro osobní dopravu (I.a), pro podporu kombinované dopravy (I.b) a na provozní úroky (I.f) a investiční dotace na nákup železničních kolejových vozidel osobní dopravy (II.e), na rozvoj kombinované dopravy (II.f) a na program bezpečnosti železniční dopravy a cestujících (II.d). Uvedené dotace představují v letech 1995 - 1997 objem 19 515 mil. Kč, přičemž kontrolovaný objem finančních prostředků činil 16 565,5 mil. Kč.

Neinvestiční dotace pro osobní dopravu (I.a) byla použita na úhradu ztráty osobní dopravy. Při závěrečném zúčtování se státním rozpočtem měla být posuzována podle jejího hospodářského výsledku. V osobní dopravě se z účetnictví ČD přímo zjišťují tržby a cca 60 % nákladů. Zbývá část nákladů je určována podle různých „klíčů“ ze společných nákladů osobní a nákladní dopravy.

Neinvestiční dotaci pro rozvoj kombinované dopravy (I.b), účelově určenou pro přepravu kamiónů po železnici v relaci Lovosice - Děčín státní hranice, lze čerpat pouze na úhradu s tím spojených nákladů. Její zúčtování je závislé na počtu přepravených vlaků.

Neinvestiční dotace na úhradu úroků (I.f) byla určena na splácení provozních úroků z bankovních úvěrů poskytnutých na financování staveb I. železničního koridoru, které již ČD uvedly do užívání.

Systémová investiční dotace na program obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel ČD pro osobní dopravu (II.e) byla poskytována v rámci programu 327 330, který byl schválen usnesením vlády ze dne

7. 12. 1995 č. 695. Vláda souhlasila s financováním programu v letech 1995 - 1997 ve výši 5 000 mil. Kč formou dotace ze státního rozpočtu nebo úvěru se státní zárukou za podmínky, že ČD na tento program vynaloží z vlastních zdrojů 1 500 mil. Kč.

Systémová investiční dotace na zajištění bezpečnosti železničního provozu a cestujících (II.d) je poskytována od roku 1996 v rámci programu 327 350. Byly z ní hrazeny stavby menšího rozsahu, zejména podchody, rekonstrukce zabezpečení železničních přejezdů a traťové radiové spojení. Podmínkou bylo, aby stavba byla zahájena a ukončena v jednom roce.

Systémová investiční dotace na rozvoj kombinované dopravy (II.f) je poskytována od roku 1996 v rámci programu 327 610. Byl z ní hrazen nákup kontejnerových železničních vozů.

II.

Nejdůležitější zjištění vztahující se k účelnosti a hospodárnosti čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu

1. Ekonomické výsledky osobní dopravy vykazované ČD nezobrazují objektivně stav v jejím hospodaření.

Ztráta osobní dopravy se v roce 1996 zvýšila proti roku 1994 z -2 406 mil. Kč na -8 186 mil. Kč. Náklady této dopravy rostly rychleji než meziroční míra inflace (9,1 % v roce 1995 a 8,9 % v roce 1996) a zvýšily se z 10 506 mil. Kč na 17 394 mil. Kč, tj. o 66 %. Náklady celých ČD vzrostly jen o cca 23 %. Výkony nákladní a osobní dopravy v uvedeném období v podstatě stagnovaly.

Tabulka č. 2

(v mil. Kč)

Položka	Činnost	1994	1995	1996	index 1996/1994
Náklady	osobní doprava	10 506	14 511	17 394	1,66
Hosp. výsledek	osobní doprava	-2 406	-6 515	-8 186	x
Náklady	nákladní doprava	17 809	15 543	17 578	0,99
Hosp. výsledek	nákladní doprava	-600	2 818	2 090	x
Náklady	ostatní činnost	4 584	5 375	5 472	1,19
Hosp. výsledek	ostatní činnost	305	604	1 352	2,24
Náklady	ČD	32 899	35 429	40 444	1,23
Hosp. výsledek	ČD	-280	-3 093	-4 744	x
Osobové km (mil.)	osobní doprava	8 599	8 001	8 111	0,99
Vlakové km (tis.)	osobní doprava	100 135	108 046	104 245	1,04
Vlakové km (tis.)	nákladní doprava	48 594	50 621	49 264	1,01
Hrubé km (mil.)	nákladní doprava	47 799	51 629	49 427	1,03

Z uvedené tabulky vyplývá, že Českými drahami byly v uvedeném období, vzhledem k vývoji výkonů, do hospodářského výsledku osobní dopravy, přiřazovány náklady z osobní dopravou nesouvisející. Jejich

výši lze na základě vývoje průměrného nárůstu nákladů celých ČD odhadnout na 4 500 mil. Kč. Příčiny tohoto stavu podle kontrolních zjištění spočívají v následujícím:

- 1.1. Náklady osobní dopravy, zjištěné podle jednotlivých výkonů přímo nebo klíčováním, zohledňovaly v sobě i náklady ostatních činností, přičemž tržby a výnosy z nich nejsou do kalkulace hospodářského výsledku osobní dopravy zahrnuty. Výši těchto nákladů nelze z metodických důvodů přesně zjistit.
- 1.2. Při vyčíslení hospodářského výsledku osobní dopravy za rok 1996 ČD vycházely z údajů odlišných, než jsou uvedeny ve statistických a účetních dokladech ČD, a nedodržovaly metodiku tvorby hospodářského výsledku. Tím došlo k navýšení nákladů o 263 mil. Kč a zároveň se tím zvýšila vykázaná ztráta z osobní dopravy.
- 1.3. Do nákladů osobní dopravy jsou zahrnovány i náklady na výkony tzv. Remízy vládních vozů, obhospodařující salónní vozy, která neslouží veřejné osobní dopravě. Náklady na tuto činnost v roce 1996 činily 7 mil. Kč.

2. Kontrolní poznatky nasvědčují tomu, že systémy ekonomického řízení a vnitřní ekonomické vazby ČD neplní funkci organizačního prostředku k zajištění příznivé důchodové a finanční situace ČD a vykazují řadu problémových míst.

Chybí závaznost jednotlivých ukazatelů plánu, zejména na úrovni vnitřních organizačních jednotek. V rámci plánování chybí stanovování normativů a norem spotřeby materiálu a práce a rovněž porovnání sestavených plánů s disponibilními kapacitami, vedoucí k jejich efektivnímu využití.

Ekonomické rozhodování je ponecháno na úrovni generálního ředitelství a odštěpných závodů ČD. Právomoc vnitřních organizačních jednotek (hospodářských a nákladových středisek), kde se tvoří hospodářský výsledek ČD, jsou značně omezené. Chybí uplatňování motivačních nástrojů v zájmu dosažení lepších výsledků a hospodárnosti, což se projevuje i v nákladech ČD, které neodpovídají realizovaným výkonům:

- 2.1. V nákladech osobní dopravy se promítají nákupy surovin za vyšší ceny, než je nezbytně nutné, nadměrné nákupy propagačních a upomínkových předmětů vnitřními jednotkami ČD, úhrady služeb nad smluvní cenu, škod z přepravy, penále a pokut vyplývajících z opožděného placení pojistného a z porušování předpisů o bezpečnosti práce, nedodržování celních předpisů. Dále se do nákladů osobní dopravy promítají i náklady na opravy nevyužívaných motorových vozů a na odstraňování škod z násilného poškození osobních vozů, přičemž není zjišťována ani míra porušení povinností vlakovými četami ani viník.

Nehospodárnosti byly kontrolou zjištěny ve všech kontrolovaných vnitřních organizačních jednotkách ČD.

Výše neekonomicky užitých prostředků činila 1,3 mil. Kč v roce 1995, 23,0 mil. Kč v roce 1996 a 7,2 mil. Kč v roce 1997.

- 2.2. Jako kritérium hospodárnosti nejsou v podmínkách ČD důsledně uplatňována výběrová řízení a v řadě případů nejsou ani jejich výsledky respektovány. V rozporu s výsledky výběrových řízení byly v roce 1996 zjištěny případy oprav osobních vozů a lokomotiv v celkovém objemu 86,7 mil. Kč. Bez výběrového řízení byly v Depu kolejových vozidel Olomouc zakoupeny nápojové automaty v ceně 0,4 mil. Kč a provedeny a uhrazeny práce v celkové výši 0,4 mil. Kč.

- 2.3. Náklady osobní dopravy neproduktivně zvyšuje vysoká přezaměstnanost, technická zastaralost a nedostatečně využívaný vozový a lokomotivní park.

Produktivita práce ČD vyjádřená v tzv. převedených tunokilometrech (tunokilometry v osobní i nákladní dopravě) je i při sníženém počtu zaměstnanců v letech 1993 - 1996 o 29 407 pracovníků nízká a v podstatě stagnuje.

Z analýzy produktivity práce provedené v Divizi obchodně provozní za léta 1994 až 1996 (u 20 tis. pracovníků) vyplývá nadbytek 486 posunovačů a 440 pracovníků sektoru provozu, na které bylo v roce 1996 vynaloženo 100 mil. Kč mzdových nákladů a 35 mil. Kč na sociální pojištění.

Ve vztahu k realizovaným výkonům přetrvává nadbytek cca 50 % motorových a cca 30 % elektrických lokomotiv, které zatěžují náklady odpisy ve výši 160 mil. Kč. I zbývající lokomotivy nejsou dostatečně využívány k produktivním výkonům, což pro ČD představuje další neekonomicky vynaložené náklady.

3. **Není naplňováno usnesení vlády ČR z 7. 12. 1994 č. 695, k zachování výroby železničních kolejových vozidel v ČR při minimální obnově parku vozidel ČD, kterým bylo odsouhlaseno financování „Programu obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel ČD pro osobní dopravu v letech 1995 - 1997“ ve výši 5 000 mil. Kč.**

Jednou z podmínek financování tohoto programu bylo, že ČD na něj vynaloží z vlastních zdrojů 1 500 mil. Kč. Modernizace železničních kolejových vozidel ČD byla zahájena již v roce 1993. K tomu byly v té době uzavřeny i příslušné smlouvy s dodavateli, podle kterých dodávky pokračovaly i po přijetí usnesení vlády ČR. ČD se v těchto smlouvách zavazovaly k pro ně nevýhodné povinnosti přednostně jim zadávat zakázky i v dalších letech, po ukončení předmětu příslušné smlouvy. Tím se vzdávaly možnosti vybírat příslušné dodavatele podle situace na trhu výrobců a opravců vozidel z hlediska efektivního vynaložení vložených prostředků.

3.1. Poskytování a čerpání dotace neodpovídá vládě předloženému programu, a to jak ve struktuře dodávek vozidel, tak i ve finančním vyjádření.

Z vlastních zdrojů ČD bylo v letech 1995 - 1996 vynaloženo jen 199,3 mil. Kč, ačkoli v té době se ČD měly podle uvedeného usnesení podílet částkou 900 mil. Kč. Rovněž struktura dodávek a vynaložených výdajů na ně neodpovídá požadavkům uvedeným v důvodové zprávě k usnesení vlády. Objem dodávek se přesunul do roku 1997 a 1998, kdy program již měl být ukončen.

3.2. ČD uzavíraly smlouvy za nevýhodných podmínek, které v řadě případů neodpovídaly nabídkám vítězných uchazečů.

Jednalo se především o zvyšování záloh, časové posuny plnění a změnu záručních podmínek, jak bylo zjištěno v případech pěti smluv, které zabezpečovaly dodávku osobních vozů a elektrických jednotek a modernizaci 13 lokomotiv.

3.3. Zadávací podklady ČD pro uzavírání smluv na dodávku nových železničních kolejových vozidel či jejich rekonstrukci a modernizaci byly pro vymezení předmětu plnění nedostatečné a umožňovaly změny smluvních cen v průběhu realizace dodávky, zejména uplatňováním dodatečných požadavků ze strany ČD. Při modernizaci osobních vozů byly tyto ceny krátce po uzavření smlouvy měněny a smluvní cena díla byla zvyšována v rozmezí 12 až 25 %, celkem o 8 013 mil. Kč.

III.

Zjištění vztahující se k porušení právních předpisů

ČD porušily:

1. ustanovení § 11 odst. 1 zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR a obcí v ČR (rozpočtová pravidla republiky), ve znění pozdějších předpisů, kde je mj. uvedeno:

„Rozpočtové prostředky mohou být použity pouze v příslušném rozpočtovém roce, a to k účelům, na které byly státním rozpočtem republiky určeny.“

ČD z investiční dotace na program obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel pro osobní dopravu nesprávně v roce 1995 uhradily o 1,9 mil. Kč více, než bylo smluvně sjednáno.

ČD převedly z roku 1995 do roku 1996 část prostředků z investiční dotace na program obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel pro osobní dopravu v objemu 26,5 mil. Kč, které jim zbyly po úhradě jistiny dříve poskytnutého úvěru Konsolidační bankou, s. p. ú., na financování tohoto programu.

Z investiční dotace na program obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel pro osobní dopra-

vu poskytly ČD dodavatelům nových a modernizovaných kolejových vozidel v roce 1995 zálohy v celkové výši 275,3 mil. Kč a v roce 1996 ve výši 376,2 mil. Kč, na které nebyla v příslušném rozpočtovém roce vystavena faktura nebo za ně nebyly realizovány dodávky. Zálohy ve výši 42,1 mil. Kč poskytnuté v roce 1995 a ve výši 126,6 mil. Kč v roce 1996 nebyly vypořádány ani do konce 1. pololetí 1997.

Z investiční dotace na rozvoj kombinované dopravy poskytly ČD v roce 1996 zálohu ve výši 37,0 mil. Kč. Faktura byla v tomto roce dodavatelem vystavena jen na částku 13,4 mil. Kč, takže nevypořádána zůstala záloha v celkové výši 24,6 mil. Kč;

2. zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, a to

2.1. ustanovení § 3 odst. 1 a 2, kde je mj. uvedeno:

„K uzavření smlouvy na veřejnou zakázku vyhláší zadavatel obchodní veřejnou soutěž o nejvýhodnější nabídku.“ a

„Uzavření smlouvy na veřejnou zakázku jiným způsobem než na základě obchodní veřejné soutěže podle odstavce 1 je přípustné pouze při splnění podmínek stanovených v § 49 nebo v § 50 tohoto zákona.“

ČD uzavřely bez vyhlášení veřejné obchodní soutěže dvě smlouvy na modernizaci lokomotiv a jednu na modernizaci osobních vozů. Na základě těchto smluv a příslušných faktur zaplatily v roce 1996 dodavatelům z prostředků státního rozpočtu celkem 500,7 mil. Kč;

2.2. ustanovení § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 písm. c), kde je mj. uvedeno:

„U veřejných zakázek, u kterých výše budoucího peněžitého závazku ze smlouvy bez daně z přidané hodnoty přesáhne 2 500 000 Kč, jde-li o nemovitost s výjimkou nájmu nebo o soubor strojů nebo zařízení tvořících samostatný funkční celek, a 500 000 Kč v ostatních případech, může zadavatel uzavřít smlouvu na podkladě písemné výzvy učiněné nejméně pěti zájemcům.“ a

„Uzavření smlouvy na podkladě písemné výzvy zaslané zadavatelem jednomu zájemci o veřejnou zakázku k podání nabídky se přípouští v případě ...

c) dodatečné nebo opakované veřejné zakázky ..., pokud svým rozsahem nepřekročí 50 % ceny původní veřejné zakázky ... “

ČD uzavřely dvě smlouvy s předmětem plnění nad 0,5 mil Kč bez výzvy nejméně pěti zájemcům. Bez této výzvy uzavřely dva dodatky ke smlouvám, kterým se rozšířila původní cena zakázky o více než 50 % ;

2.3. ustanovení § 49a odst. 1, kde je mj. uvedeno:

„U veřejných zakázek, u kterých výše budoucího peněžitého závazku ze smlouvy činí více než

100 000 Kč bez daně z přidané hodnoty, ale nepřesáhne limity uvedené v § 49 odst. 1, je zadavatel povinen vyžádat si před zadáním veřejné zakázky nabídky nejméně od tří zájemců.“

Na základě výzvy jen jednomu zájemci byly uzavřeny dvě smlouvy v celkové výši budoucího peněžitého plnění 0,5 mil. Kč;

3. ustanovení § 3 odst. 1, § 4 odst. 2 a § 7 odst. 1 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění, kde je mj. uvedeno:

„Účetní jednotky účtují o skutečnostech, které jsou předmětem účetnictví, do období, s nímž tyto skutečnosti časově a věcně souvisí (dále jen 'účetní období'); není-li možno tuto zásadu dodržet, mohou účtovat i v účetním období, v němž zjistily uvedené skutečnosti.“ a

„Účetní jednotky jsou povinny dodržovat při vedení účetnictví účtové osnovy a postupy účtování... , které stanoví federální ministerstvo financí a vyhláší je oznámením o jejich vydání ve Sbírce zákonů.“ a

„Účetní jednotky jsou povinny vést účetnictví úplně, průkazným způsobem a správně tak, aby věrně zobrazovalo skutečnosti, které jsou jeho předmětem.“

Současně porušila ustanovení § 4j odst. 1 zákona č. 9/1993 Sb., o Českých drahách, v platném znění, kde je mj. uvedeno:

„České dráhy hospodaří ve dvou účetně a finančně oddělených okruzích, a to v okruhu železniční dopravní cesty a v okruhu přepravních a ostatních výkonů.“

ČD nesprávně zaúčtovaly v roce 1995 účetní případy v celkovém objemu 6,2 mil. Kč, v roce 1996 ve výši 6,8 mil. Kč a v roce 1997 v částce 3,2 mil. Kč.

Dále nesprávně zaúčtovaly do okruhu přepravních výkonů náklady na dopravní cestu v roce 1995 v částce 25 tis. Kč, v roce 1996 v celkové výši 616 tis. Kč a v roce 1997 ve výši 56 tis. Kč.

IV.

Shrnutí

Kontrola prostředků státního rozpočtu poskytnutých ČD se soustředila na dvě základní části, a to na kontrolu dotací pro osobní dopravu a na dotace investičního charakteru.

Výše neinvestičních dotací poskytovaných ze státního rozpočtu pro osobní dopravu jsou závislé zejména na jejím hospodářském výsledku. Bylo prokázáno, že tento výsledek není věrohodným vyjádřením stavu hospodaření ČD v osobní dopravě (tabulka č. 2).

Tento stav má jednoznačně vnitřní příčiny. Metodika výpočtu hospodářského výsledku osobní dopra-

vy nezajišťuje objektivní a účetně provázané rozdělování společných nákladů a výnosů mezi osobní dopravu, nákladní dopravu a tzv. ostatní činnosti. Přitom se metodika každoročně mění, zejména pokud jde o „klíčování“ společných nákladů. Není rovněž stanovena povinnost, aby byla projednávána a schvalována orgány státní správy.

O nedostatečné metodické provázanosti výpočtu hospodářského výsledku osobní dopravy svědčí i to, že do okruhu společných nákladů osobní a nákladní dopravy jsou nesprávně účtovány i některé náklady ostatních činností. Výnosy z nich jsou však v plné výši přiřazovány k tzv. ostatním činnostem.

Rozpor mezi údaji použitými ČD pro výpočet hospodářského výsledku osobní dopravy a údaji, které jsou uváděny ve statistických a účetních podkladech ČD, zkruslil hospodářský výsledek osobní dopravy v roce 1996 o 263 mil. Kč.

Nevěrohodnost vykazovaného hospodářského výsledku osobní dopravy potvrzuje neodůvodněný nárůst nákladů na osobní dopravu (za léta 1994 až 1996 o 66 %), zatímco celkové náklady ČD vzrostly jen o cca 23 %. U nákladní dopravy (při v podstatě stagnujících výkonech osobní i nákladní dopravy) dokonce mírně poklesly. Náklady osobní dopravy jsou v roce 1996 o 4 500 mil. Kč vyšší, než odpovídá průměrnému nárůstu nákladů v ČD (tabulka č. 2).

Účetnictví ČD nezajišťuje věrné zobrazení skutečností, které jsou jeho předmětem. V kontrolovaném období ČD u namátkově vybraného vzorku chybně zaúčtovaly náklady v celkové výši 16,2 mil. Kč, které příslušely jiným účetním obdobím. Nedodržením metodiky, která mj. má ze zákona č. 9/1993 Sb. zajišťovat účtování ve dvou účetně a finančně oddělených okruzích (okruh železniční dopravní cesty a okruh přepravních a ostatních výkonů), nesprávně zaúčtovaly účetní případy v celkové výši 0,7 mil. Kč.

Závaznost ukazatelů plánu v návaznosti na hospodaření vnitřních jednotek a základní kritériální předpoklady pro vyhodnocování ekonomických aktivit (normativy a normy spotřeby práce a materiálů, metodika vymáhání pohledávek a pod.) systém ekonomického řízení ČD nezabezpečuje. Důsledkem tohoto jsou zjevné neehospodárnosti při pořizování investičního majetku, ale i přezaměstnanost. Například z kontrolních zjištění provedených jen u deseti vybraných vnitřních organizačních jednotek ČD vyplynulo, že výše těchto neehospodárných nákladů činila v období let 1995 až 1. pololetí 1997 celkem 254 mil. Kč.

Při kontrole investičních dotací poskytovaných ze státního rozpočtu byly zjištěny nedostatky především v oblasti obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel.

Vláda ČR usnesením ze 7. 12. 1994 č. 695, k zachování výroby železničních kolejových vozidel v ČR při minimální obnově parku vozidel ČD, vzala na vědomí a souhlasila s financováním „Programu obnovy a modernizace železničních kolejových vozidel ČD pro osobní dopravu v letech 1995 - 1997“. Kontrolou bylo zjištěno, že skutečnost se od Programu odchyluje. Poskytování dotací neodpovídá jak předložené struktuře dávek, tak podílu ČD na jeho financování.

Program nebyl dostatečně připraven. O nedostatečné připravenosti programu mj. svědčí četnost dodatečných požadavků na rozšiřování uzavřených dodavatelských smluv.

Prostředky z dotace ze státního rozpočtu určené na tento Program byly především formou záloh dodavatelům převáděny do dalších rozpočtových let a v některých případech byly použity i na jiný než stanovený účel. Zjištěný objem těchto neoprávněně použitých prostředků ze státního rozpočtu činil více než 700 mil. Kč.

Ekonomické systémy řízení ČD nemotivují k vyšší hospodárnosti vynakládaných prostředků a vykazují řadu systémových nedostatků. Rozdělení pravomocí ekonomického rozhodování po celé ose řízení je nedostatečné. Plány výkonů nejsou porovnávány s disponibilními kapacitami k zajištění jejich efektivního využití. V důsledku toho jsou finanční prostředky ČD vynakládány neúměrně k realizovaným výkonům.